RAPPORT I

Point 1 c)

Organisation internationale du Travail

COMMISSION DES INDUSTRIES MECANIQUES

Cinquième session

Genève, 1954

RAPPORT GENERAL

EVENEMENTS ET PROGRES RECENTS DANS LES INDUSTRIES MECANIQUES

Première question à l'ordre du jour

Rapport préparé par le Bureau international du Travail

Genève
Bureau international du Travail
1954

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

A sa 121me session (Genève, mars 1954), le Conseil d'administration du Bureau international du Travail a fixé comme suit l'ordre du jour de la cinquième session de la Commission des industries mécaniques :

1. Rapport général portant notamment sur les points suivants :

   a) Mesures prises dans les différents pays pour donner suite aux conclusions des sessions précédentes de la Commission;

   b) Dispositions prises par le Bureau pour procéder aux études et enquêtes proposées par la Commission;

   c) Evénements et progrès récents dans les industries mécaniques.

2. Régularisation de la production et de l'emploi à un niveau élevé dans les industries mécaniques.

3. Méthodes pratiques de coopération entre les employeurs et les travailleurs dans les entreprises des industries mécaniques.

Les mesures prises dans les divers pays pour donner effet aux conclusions adoptées lors des sessions antérieures de la Commission, ainsi que les dispositions prises par le Bureau pour donner suite aux demandes présentées par la Commission sont résumées dans un document séparé.

Le Bureau a également rédigé des rapports distincts sur les deux autres questions inscrites à l'ordre du jour.

Le présent rapport traite de certains faits et événements survenus récemment dans les industries mécaniques. Les principales tendances de la production et de l'emploi sont exposées au chapitre I, pour servir de base à l'étude des conditions de travail qui fait l'objet du chapitre II; celui-ci traite notamment des plans de salaire minimum garanti applicables aux travailleurs des industries mécaniques et passe en revue les moyens pratiques d'assurer le relèvement des gains effectifs grâce surtout à une politique d'accroissement de la productivité. On trouvera également dans ce chapitre un résumé des discussions engagées récemment entre les employeurs et les travailleurs des industries mécaniques du Royaume-Uni au sujet des salaires. Etant donné l'intérêt que la Commission a toujours porté à l'assistance technique, les activités déployées par le Bureau dans ce domaine ont été énumérées au chapitre III.

Chapitre I

LA SITUATION GENERALE DE L'ECONOMIE

Observations générales

La situation de l'industrie mécanique en 1952 et en 1953 a été caractérisée dans l'ensemble par un niveau d'activité relativement élevé, sinon très stable. Au cours du second semestre de 1953, notamment, l'activité de divers secteurs de cette industrie, en particulier de ceux qui se consacrent à la fabrication de biens de capital et de certains biens de consommation durables, a commencé à manifester une tendance au fléchissement.

Cette tendance, qui a été particulièrement sensible aux Etats-Unis et dans certains autres pays, a continué de s'affirmer au cours du premier semestre de 1954. Etant donné le rôle important que les industries mécaniques jouent dans l'économie des divers pays, les gouvernements et les organisations d'employeurs et de travailleurs ont suivi de très près l'évolution de l'activité de ces industries. Jusqu'à présent, semble-t-il, on s'accorde généralement à reconnaître que ce fléchissement n'a pas pris des proportions telles qu'il y ait lieu de s'alarmer.

Néanmoins, il semble admis que les acheteurs ont nettement repris la position dominante sur le marché détenue jusque là par les vendeurs. Des stocks considérables s'accumulent depuis quelque temps dans divers secteurs des industries mécaniques, tandis que les nouvelles commandes ont été moins nombreuses. Cette évolution semble indiquer qu'il est nécessaire de relancer l'économie des divers pays; on pourrait lui imprimer cet élan nouveau d'une part en augmentant la consommation civile - autrement dit en agissant sur le pouvoir d'achat des consommateurs - et, d'autre part, en stimulant les investissements effectués dans les divers pays et notamment dans les pays situés dans les régions dont l'économie est le moins développée.

En regard de ce dernier moyen d'action, il est particulièrement intéressant de signaler la déclaration suivante, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies à sa huitième session : "Nous, gouvernements des Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies, voulant favoriser le relèvement des niveaux de vie et l'instauration de conditions propres à assurer le développement économique et le progrès social, nous déclarons prêts à demander à nos peuples, lorsque des progrès suffisants auront été accomplis dans la voie du désarmement mondial sous contrôle

international, de verser à un fonds international créé dans le cadre de l'Organisation des Nations Unies une partie des économies qu'aura permis de réaliser ce désarmement, afin d'aider au développement et à la reconstruction des pays insuffisamment développés."[1]

Bien que l'évolution des relations internationales ait continué d'entraver le progrès économique et social, la situation de nombreux pays d'Europe occidentale a été caractérisée, au cours des deux dernières années, par la disparition progressive des difficultés auxquelles les industries mécaniques avaient, pour ainsi dire, constamment dû faire face pendant toute la période qui suivit immédiatement la fin de la guerre. C'est ainsi que la situation du marché des matières premières s'est nettement améliorée depuis la dernière réunion de la Commission. Cette amélioration a résulté en partie d'une baisse de la demande, et en partie d'une augmentation de l'offre. Les efforts accomplis en 1950 et 1951 surtout en vue d'accroître la production d'un certain nombre de métaux ont commencé à porter leurs fruits en particulier vers la fin de 1952; en 1953, la production de certaines des matières premières les plus importantes, notamment le fer et l'acier, a atteint son niveau le plus élevé depuis la guerre.

Le changement d'orientation du marché, où les acheteurs occupent désormais la position dominante détenue jusque là par les vendeurs se manifeste dans les mesures de coopération internationale dont les matières premières ont fait l'objet; en 1951 et 1952, ces mesures visaient à assurer une juste répartition des diverses matières premières entre les différents pays, tandis qu'en 1953 les efforts déployés sur le plan international visaient particulièrement à renverser, par l'effet de diverses mesures, la tendance à la baisse des prix des matières premières. Au début de 1953, des métaux tels que le cuivre, le molybdène et le nickel étaient encore soumis à un contingentement international; en septembre de la même année, le contingentement avait complètement pris fin.

---

[1] Nations Unies, Assemblée générale, Documents officiels, huitième session, Supplément n° 17 (A/2630) : <u>Résolutions adoptées par l'Assemblée générale à sa huitième session pendant la période du 15 septembre au 9 décembre 1953</u> (New-York, janvier 1954), p. 10.

Comme on l'a montré dans le rapport général soumis à la dernière session de la Commission[1], la tension qui s'est produite dans la situation internationale a suscité une demande de certains biens nécessaires à la défense nationale, et cette demande a stimulé à son tour l'activité de divers secteurs des industries mécaniques. Ces derniers temps, les dépenses entraînées par la défense nationale se sont accrues plus lentement qu'à la phase initiale du réarmement. Dans certains pays, même, ces dépenses ont légèrement baissé.

Bien que la défense semble entraîner des dépenses moins importantes dans les divers pays, l'exécution des commandes d'armement a néanmoins influé dans une mesure importante sur l'activité des industries mécaniques de plusieurs pays. En Belgique, par exemple, on a calculé qu'en 1952 les besoins spéciaux résultant des programmes de défense étaient à l'origine de 10 pour cent des commandes de produits métalliques et de 6 à 7 pour cent de la production totale des industries mécaniques. En outre, en mai 1953, l'industrie aéronautique belge a reçu des commandes "off-shore" dont la valeur s'élève à quelque 3,5 milliards de francs. L'exécution de ces commandes s'étendra sur les trois années à venir.

Evolution de la production et de l'emploi

Tendances de la production.

En 1953, la production des industries utilisatrices de métaux de l'Europe occidentale a marqué une tendance à la baisse par rapport à 1952 dans divers pays, notamment l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France et la Suède. Cette baisse a été le plus marquée en Autriche, où elle a dépassé 15 pour cent. En revanche, dans la République fédérale allemande, en Italie et aux Pays-Bas, la production, en 1953, a été nettement supérieure à celle de l'année précédente. En Italie, et aux Pays-Bas, la production des industries mécaniques s'est accrue plus rapidement que la production industrielle globale, alors qu'en Allemagne, la production des industries mécaniques s'est accrue à un rythme sensiblement inférieur au rythme d'accroissement moyen des diverses industries. Au Royaume-Uni où, pendant une partie de l'année 1952, la production des industries mécaniques avait été entravée par une grave pénurie de matières premières, l'amélioration des approvisionnements a coïncidé

---

[1] Organisation internationale du Travail, Commission des industries mécaniques, quatrième session, Rapport I c) <u>Rapport général</u> (Genève, B.I.T., 1952).

avec une contraction de la demande, de sorte que le niveau de la production en 1953 a dépassé de moins de 2 pour cent celui de l'année précédente. L'examen des chiffres de la production au Royaume-Uni indique que l'augmentation s'est poursuivie au cours du premier trimestre de 1954.

Etant donné que, dans la plupart des pays, l'exécution des commandes de défense a influé plus profondément sur l'activité des industries mécaniques en 1953 qu'en 1952, les chiffres de la production pour 1953 sembleraient indiquer que la demande civile a subi une contraction assez marquée.

La politique économique des pays d'Europe orientale et de l'U.R.S.S. a subi d'importantes modifications. Il ressort de diverses déclarations faites par les autorités en 1953 que celles-ci feront porter leurs efforts plus particulièrement sur l'élévation rapide du niveau de vie. Ainsi, l'industrie produira désormais par priorité des biens de consommation et non des biens de capital. Ce changement d'orientation n'a pas été sans influencer également les industries mécaniques importantes qui fabriquent la majorité des divers biens de consommation durables, notamment les machines à coudre, les bicyclettes, les montres et les horloges, les aspirateurs, les machines à laver, les samovars, les réfrigérateurs et les lits métalliques.

En U.R.S.S. par exemple, le gouvernement a apporté plusieurs modifications profondes aux objectifs fixés dans le cinquième plan quinquennal pour la production de divers biens de consommation durables en métal. Il ressort d'une étude publiée par la Commission économique pour l'Europe en 1954 que, dans un certain nombre de cas, la réalisation des objectifs pour 1955 a été avancée d'un an et que, dans quelques cas, la revision a même élargi davantage les programmes; d'une façon générale, la production de biens de consommation par les industries mécaniques en 1955, telle qu'elle est aujourd'hui prévue, doit être plusieurs fois supérieure à celle de 1950[1].

Dans plusieurs pays d'Asie et d'Amérique latine, l'essor de la production des industries mécaniques s'est poursuivi malgré certaines difficultés de vente imputables à diverses causes.

En Inde, par exemple, comme il ressort du tableau I, la production des divers secteurs des industries mécaniques a dépassé en 1953 le niveau de 1952.

---

[1] Nations Unies, Commission économique pour l'Europe, Etude sur la situation économique de l'Europe en 1953, Nations Unies - E.C.E., Genève 1954, p. 57.

Tableau I

Tendances de la production
des industries mécaniques dans l'Inde

Indice provisoire de la production industrielle

Base : 1946 = 100

Industrie ou secteur d'industrie	Années 1951	1952	1953
Production industrielle globale	117,2	128,9	132,5
Bicyclettes	266,0	458	507
Machines à coudre	726	818	873
Moteurs Diesel	1.532	898	420
Machines-outils	52	49	43
Ventilateurs électriques	192	177	198
Lampes tempête	846	748	835

(Source : Communication adressée par le gouvernement de l'Inde au B.I.T.).

Aux Etats-Unis, l'activité de l'industrie mécanique a été caractérisée par un fléchissement qui a commencé de se manifester en août 1953. Ce fléchissement a suivi la période d'expansion sensible que les divers secteurs de cette industrie avaient connue après la faible récession qui s'était manifestée au cours du deuxième trimestre de 1952. Il semble que la baisse de la production soit provoquée principalement par une diminution des investissements privés bruts, notamment des stocks, qui a coïncidé avec une contraction des dépenses des pouvoirs publics et des consommateurs privés.

Le diagramme ci-après fait ressortir l'évolution de la production des industries mécaniques aux Etats-Unis au cours des dernières années[1].

La baisse de la production des industries mécaniques s'est répartie assez régulièrement sur les cinq secteurs de l'industrie englobés dans l'indice général des industries mécaniques. Ainsi, l'indice de la production des machines est tombé de 147 en mars 1953 à 127 en mars 1954, celui des machines électriques est passé de 195 en mars 1953 à 162 une année plus tard, l'indice des automobiles, de 135 à 116 pendant la même période, et l'indice des autres types de matériel de transport de 286 en mars 1953 à 273 en mars 1954. L'indice de l'activité de tous les autres secteurs de l'industrie mécanique est tombé de 140 en mars 1953 à 125 une année plus tard.

Tendances de l'emploi.

Il ressort des statistiques officielles publiées par plusieurs pays que le niveau de l'emploi dans les industries mécaniques a subi des fluctuations plus ou moins importantes depuis 1951. Au cours du second semestre de 1953 et des premiers mois de 1954 notamment, une tendance à la baisse s'est manifestée dans un certain nombre de pays.

En Belgique par exemple, le nombre des travailleurs employés dans les établissements affiliés à l'organisation Fabrimétal a diminué. Le tableau II fait ressortir l'évolution de la situation de l'emploi en Belgique en 1951, en 1952 et pendant une partie de l'année 1953.

---

[1] L'indice de la production des industries mécaniques calculé par le périodique American Machinist englobe les machines, les machines électriques, les automobiles, les autres types de matériel de transport et tous les autres produits des industries mécaniques. Il est basé sur les données indiquant les effectifs mensuels des travailleurs à la production et la durée hebdomadaire du travail effectué dans les industries mécaniques; ces données sont compilées par le United States Bureau of Labor Statistics.

Tableau II

Nombre d'heures effectuées et nombre de travailleurs employés dans les industries mécaniques en Belgique

Période	Heures effectuées (en milliers)	Nombre d'employés (moyenne)	Nombre d'ouvriers (moyenne)
1951	375.356	32.827	165.533
1952	365.484	34.186	167.645
Janv.-juin 1953	175.999		162.072
Janv.-mars 1953	87.766		163.077
Avril-juin 1953	88.233		161.067
Juillet 1953	28.482		159.700
Août 1953	28.327		159.952

(Source : Communication adressée au B.I.T. par le gouvernement belge.)

Le tableau III fait apparaître les fluctuations du niveau de l'emploi dans divers secteurs des industries mécaniques belges.

Tableau III

Fluctuations du niveau de l'emploi par secteur de l'industrie en Belgique

Secteurs de l'industrie	Fluctuations du nombre de travailleurs employés déc. 1952 par rapport à déc. 1951		Fluctuations du nombre de travailleurs employés juil.1953 par rapport à déc. 1952	
	+	-	+	-
Fonderies de fer		801		610
Travail de la tôle et fabrications métalliques diverses		942		1.036
Accessoires métalliques du bâtiment		1.434		920
Matériel de chemins de fer et tramways		819	2.812	
Automobiles, cycles, aéronautique et industries connexes	1.960			
Machines-outils et industries connexes				501
Armes portatives et munitions	1.652			1.032
Industries mécaniques diverses		1.868		792

(Source : Communication adressée par le gouvernement belge au B.I.T.)

En Belgique, le fléchissement de l'emploi a coïncidé avec une diminution du nombre d'heures effectuées par ouvrier. Cette diminution a été particulièrement sensible pour la clouterie et la boulonnerie, les produits galvanisés, les machines textiles et les machines agricoles, en 1952, et pour la construction électrique, les machines textiles, les machines agricoles et la boulonnerie au cours du premier semestre de 1953.

Au Danemark, le pourcentage annuel moyen du chômage s'est abaissé légèrement de 4,8 en 1952, à 4,4 en 1953 pour les travailleurs des industries mécaniques assurés contre le chômage. Parmi les diverses catégories de travailleurs, le pourcentage de chômeurs a été le plus élevé chez les travailleurs des fonderies, où il a atteint 14,6 en 1952 et 13,6 en 1953. Le pourcentage de chômeurs par rapport au nombre total des travailleurs semi-qualifiés de l'industrie mécanique est tombé de 9,3 en 1952, à 7,8 en 1953; ce pourcentage a été de 3,9 en 1952 et de 3,8 en 1953 pour les forgerons qualifiés et les mécaniciens.

Dans la République fédérale allemande, le nombre des travailleurs employés dans les diverses branches de l'industrie mécanique a, en général, augmenté en 1953 par rapport à 1952, comme il ressort du tableau IV.

Tableau IV

Nombre des travailleurs employés dans les industries mécaniques de la République fédérale allemande

(Etablissements occupant 10 employés ou plus)

Industrie	1952	1953
	Moyennes annuelles	
Fonderies	20.245	21.245
Construction en acier (y compris la construction de voitures de chemin de fer)	127.905	135.673
Machines	570.796	585.917
Véhicules (à l'exclusion des voitures de chemin de fer et des locomotives)	219.064	232.807
Constructions navales	61.827	70.716
Aéronefs	433	465
Machines électriques	317.952	344.233
Machines de précision et instruments d'optique	102.558	106.420
Ustensiles de chauffage et de cuisson	25.052	24.850
Boîtes et articles en fer-blanc	76.463	81.822
Eléments de bicyclettes et de motocyclettes	29.654	29.434
Coutellerie	16.558	16.811
Produits métalliques divers	63.729	68.868
Outils	23.307	23.585
Instruments de musique, jouets, joaillerie, articles de sport et d'athlétisme	41.269	46.917

(Source : Arbeits-und Sozialstatistische Mitteilungen.)

La tendance de l'emploi dans la République fédérale allemande est également illustrée par la diminution du nombre des chômeurs assurés travaillant dans les industries métallurgiques. A fin mars 1952, le nombre des chômeurs s'élevait à 104.450 dans ces industries; à fin mars 1953, il était tombé à 95.990 et à fin mars 1954, à 91.128.

Au cours de l'année 1953, l'emploi a eu tendance à fléchir en France. Ainsi, l'estimation moyenne annuelle du nombre des travailleurs employés dans les établissements mécaniques et électriques a été de 1.307.000 en 1951 à 1.327.000 en 1952. Au mois de juillet 1953, le même chiffre était de 1.286.000, mais il était remonté légèrement en octobre 1953, où il s'élevait à 1.288.000.

En Italie, au contraire, l'emploi dans les industries mécaniques a augmenté en 1953 par rapport à 1952, comme il ressort du tableau V.

Tableau V

Italie

Nombre moyen des travailleurs employés dans l'industrie de la construction de machines et de matériel de transport

Mois	Années 1951	1952	1953
Juillet	632.444	632.621	643.077
Décembre	617.576	631.127	642.543

(Source : Supplemento al Bollettino Statistiche del Lavoro.)

L'évolution de la situation de l'emploi dans les industries mécaniques japonaises est indiquée au tableau VI. On verra qu'en janvier 1954, l'emploi marquait une amélioration par rapport à janvier 1953 dans tous les divers secteurs des industries mécaniques envisagés.

Tableau VI

Nombre de travailleurs employés dans les établissements occupant 30 travailleurs ou plus, au Japon

Industrie	Mois		
	Janv.1952	Janv.1953	Janv.1954
Produits métalliques fabriqués	58.378	78.612	80.007
Machines	249.402	222.245	242.488
Machines électriques	163.023	176.008	192.332
Matériel de transport	271.827	261.143	270.978
Instruments professionnels, scientifiques et de mesure : articles de photographie et d'optique, et montres et horloges	32.848	46.877	53.507

(Source : Monthly Labor Statistics and Research Bulletin.)

Au Royaume-Uni, le niveau de l'emploi dans la plupart des branches des industries mécaniques a été plus élevé en 1953 qu'en 1952. En outre, les chiffres de l'emploi pour janvier 1954, montrent que l'emploi dans les industries mécaniques a continué d'augmenter. Le tableau VII fait clairement ressortir cette tendance dans les industries mécaniques de Grande-Bretagne.

Tableau VII

Evaluation du nombre des travailleurs employés dans les industries mécaniques en Grande-Bretagne (en milliers)

Industrie	juin 1952	déc. 1952	juin 1953	déc. 1953	fév. 1954
Industrie mécanique, constructions navales et équipements électriques	1.907	1.913	1.899	1.933	1.941
Véhicules	1.068	1.080	1.090	1.122	1.131
Articles en métal non autrement désignés	497	491	481	492	493
Instruments de précision, joaillerie, etc.	130	132	133	138	139

(Source : Ministry of Labour Gazette.)

Les variations du nombre des travailleurs employés peuvent être comparées aux variations du nombre des chômeurs des industries métallurgiques, mécaniques et de la construction des véhicules. En juin 1952, le nombre des chômeurs s'élevait à 48.600 pour ces industries; en décembre de la même année, ce chiffre s'élevait à 56.000. En 1953, on enregistrait 55.000 chômeurs le 15 juin, et 44.600 le 7 décembre. En mars 1954, le nombre des chômeurs de ces diverses industries s'élevait à 50.600.

Aux Etats-Unis, l'évolution de la situation de l'emploi dans les industries mécaniques ressort nettement des variations que le nombre des travailleurs à la production occupés dans les divers secteurs de l'industrie mécanique a subies depuis 1952. Le tableau VIII fait apparaître ces variations.

Tableau VIII

Travailleurs à la production aux Etats-Unis

(en milliers)

Industrie	janv. 1954	déc. 1953	juin 1953	1952 moyenne	1951 annuelle
Produits métalliques fabriqués (à l'exclusion des pièces d'artillerie, des machines et du matériel de transport)	874,9	873,6	956,3	850,1	874,3
Machines(à l'exclusion des machines électriques	1.191,5	1.206,8	1.300,0	1.262,5	1.245,1
Machines électriques	820,7	853,2	910,6	806,9	768,6
Matériel de transport	1.421,0	1.452,2	1.548,3	1.320,5	1.219,8
Instruments et articles connexes	234,3	239,8	245,1	227,6	216,7

(Source : Monthly Labor Review.)

Conclusion

Encore que l'on ne puisse considérer que le fléchissement de la production et de l'emploi enregistré dans les industries mécaniques d'un certain nombre de pays annonçe une crise grave, il constitue néanmoins une utile indication et montre qu'il est peut-être temps d'envisager de prendre de nouvelles mesures visant à maintenir la production et l'emploi à un niveau élevé dans les industries mécaniques. A cet égard, la Proclamation sur le Plein Emploi adoptée en mars 1954 par le Comité central de la Fédération internationale des travailleurs sur métaux est importante, car elle reflète clairement la préoccupation qu'éprouvent les travailleurs des industries mécaniques des divers pays devant l'évolution récente de la situation de l'emploi. Dans cette proclamation la Fédération demande que soit réalisé un programme d'action visant à lutter contre la menace de crise toujours plus pressante. Elle fait ressortir que le plein emploi ne peut reposer sur une base solide que si le pouvoir d'achat des consommateurs est suffisant, si l'élévation des niveaux de vie est constante et si les économiquement faibles jouissent d'une sécurité économique plus grande. L'accroissement actuel du chômage dans le monde est le signal d'alarme qui annonce une insuffisance du pouvoir d'achat des consommateurs. La Fédération rejette les vues étroites selon lesquelles les crises sont inévitables et fait ressortir qu'il est matériellement possible d'assurer la sécurité et le porgrès économique.

Chapitre II

CONDITIONS DE TRAVAIL

On trouvera des renseignements détaillés sur les événements et progrès récents concernant les conditions de travail dans le Rapport I (point 1 a) et b)) qui contient une analyse des réponses envoyées par les gouvernements sur les questions suivantes : les relations professionnelles, et en particulier les relations humaines, la productivité, la sécurité et l'hygiène, la régularisation de la production et de l'emploi, certains problèmes de salaires et la formation professionnelle et la promotion ouvrière.

Le présent chapitre a donc été limité à l'étude de certaines questions qui ont pris une importance particulière dans les discussions entre employeurs et travailleurs. La première d'entre elles a trait au revenu minimum garanti. Etant donné l'évolution récente de l'activité de l'industrie mécanique, que nous avons décrite aux pages précédentes, cette question a pris une très grande importance pour les travailleurs qui tirent leurs moyens d'existence de cette industrie. En deuxième lieu, les employeurs et les travailleurs ne cessent de se préoccuper de la fixation des salaires à un niveau équitable, qui tienne dûment compte, en particulier, de l'accroissement de la productivité du travail.

En outre, la Commission des industries mécaniques, dans la résolution n° 43 qu'elle a adoptée lors de sa quatrième session, a invité le Bureau à consacrer une partie du Rapport général pour la cinquième session de la Commission aux questions suivantes : application d'un revenu minimum garanti pour les travailleurs des industries mécaniques et moyens pratiques d'assurer le relèvement et la garantie des salaires effectifs aux travailleurs des industries mécaniques.

Application d'un revenu minimum garanti aux travailleurs des industries mécaniques

Il est possible de garantir un revenu minimum aux travailleurs, soit par l'effet de mesures prises volontairement par les employeurs et les travailleurs, soit par des dispositions législatives. Les lois soumettant le licenciement des travailleurs à certaines restrictions et celles qui prescrivent le paiement d'une indemnité importante aux travailleurs lorsqu'ils sont licenciés comptent au nombre des plus importantes dispositions législatives qui ont contribué à garantir un revenu minimum aux travailleurs.

En Italie, la première de ces méthodes a été appliquée après la seconde guerre mondiale dans les lois de "blocage" qui interdisaient le licenciement des travailleurs employés dans certaines industries. Une loi promulguée le 10 août 1951 dans la République fédérale allemande procède du même principe. Cette loi prévoit que l'employeur qui licencie plus qu'un certain nombre limité de travailleurs devra faire connaître par écrit au bureau de l'emploi de sa localité les raisons pour lesquelles ces travailleurs sont en surnombre. Cette déclaration doit être accompagnée d'un exposé des vues de la commission d'entreprise de l'usine, et les licenciements ne sont effectifs qu'un mois après la date à laquelle le bureau de l'emploi a reçu la déclaration écrite, et à condition qu'il ait donné son accord. Dans certains cas spéciaux, le bureau de l'emploi peut décider que les licenciements seront différés de deux mois, au maximum, à compter de la date à laquelle il a reçu la déclaration de l'employeur.

Une ordonnance prise en Inde le 24 octobre 1952 fournit un exemple de l'application de la seconde méthode. Cette ordonnance réglemente le licenciement et la mise à pied des travailleurs employés dans des usines occupant au total 50 travailleurs ou davantage. Les travailleurs qui sont licenciés sans qu'il y ait faute de leur part et qui ont accompli une année de service continue dans l'entreprise ont droit à une indemnité égale à 50 pour cent de leur salaire de base, y compris l'allocation de vie chère. Le paiement de cette prestation est limité à 45 jours par an.

S'il peut être plus ou moins souhaitable, selon les conditions régnant dans les divers pays, de voir promulguer une législation qui garantisse un revenu minimum, il est possible que dans certains cas le revenu garanti imposé par les pouvoirs publics, bien qu'assurant aux travailleurs effectivement employés une grande sécurité, puisse augmenter les risques soit des entreprises privées, soit des pouvoirs publics au point que les unes et les autres compriment fortement leurs investissements et limitent la création de nouveaux emplois. En de telles circonstances, le revenu minimum garanti imposé par les pouvoirs publics risque de restreindre fortement la production et l'emploi dans de nouvelles industries ou dans des industries dont les perspectives de développement sont moyennes.

Il semble que l'on porte actuellement plus d'intérêt aux plans de revenu minimum garanti qui sont adoptés à la suite de négociations collectives menées entre employeurs et travailleurs. Les discussions qui ont eu lieu récemment, notamment au Canada et aux Etats-Unis, ont suscité de nombreuses controverses quant à la nature pratique des plans de salaire garanti.

D'une part, on a fait observer que les travailleurs ont besoin de nourriture, de logement et de vêtements tout au long de l'année, et qu'ils doivent donc pouvoir travailler et gagner leur vie sans interruption. En outre, il n'est que juste que les charges sociales qu'entraîne l'oisiveté forcée ne retombent pas sur le seul travailleur, mais soient ou bien éliminées, ou bien réparties sur l'ensemble de la collectivité. On a également soutenu que le salaire garanti présente des avantages importants pour les employeurs. De la sorte, ils seront encouragés à rechercher des méthodes permettant de régulariser les plans de production, et les travailleurs en retireront un sentiment de sécurité qui provoquera un accroissement de la production et diminuera la résistance qu'ils opposent aux améliorations technologiques. Enfin, on prétend que le mouvement de la main-d'oeuvre sera diminué.

Les adversaires des plans de salaire annuel garanti font remarquer que les frais supplémentaires que ces plans entraîneront pour l'industrie seront désavantageux tant pour les employeurs que pour les travailleurs. Ils font ressortir que dans diverses industries les fluctuations de la production sont très souvent dues à des facteurs saisonniers dont l'effet ne peut être éliminé même à l'aide de plans soigneusement établis. Enfin, ils soulignent que les salaires garantis empêcheront la direction d'une entreprise d'augmenter ou de restreindre l'emploi selon les exigences de la production[1].

Les plans de revenu minimum garanti peuvent prévoir le paiement d'un salaire annuel garanti ou simplement assurer : 1) une garantie de travail pendant un certain nombre de semaines par an ou 2) une garantie de gain pendant l'année ou pendant toute autre période, qui serait égale à une fraction convenue du gain auquel le travailleur aurait eu droit s'il avait travaillé sans interruption. Dans la première de ces hypothèses, la garantie du revenu minimum impliquerait que les préavis de congédiement seraient plus longs. Dans de nombreux établissements, la période de préavis actuelle est généralement bien inférieure à une année, et elle est très souvent inférieure à un mois. Le second aspect des plans de salaire minimum garanti rappelle quelque peu l'assurance-chômage, en ce que le travailleur y trouve la garantie qu'il percevra un revenu donné pendant une certaine période après qu'il aura cessé de travailler. Actuellement, les syndicats de travailleurs des industries mécaniques, notamment aux Etats-Unis, semblent être nettement favorables à des plans de salaire annuel garanti qui viendraient compléter les régimes d'assurance-chômage institués par les pouvoirs publics, de telle façon que le paiement combiné des prestations de chômage et des salaires payés à l'aide des caisses de salaire garanti créées par les entreprises privées

---

[1] Gazette du Travail, Vol. LIII, Ottawa, septembre 1953, p. 1213.

serait égal au salaire annuel d'un travailleur employé à plein temps ou - dans un plan de compromis - à une fraction donnée du salaire annuel.

D'autre part, si l'on étudie le revenu minimum garanti, il peut être utile de distinguer entre la garantie limitée et la garantie illimitée. Dans certains cas, les employeurs ont créé des caisses destinées à soutenir des plans de salaire annuel garanti, avec cette réserve toutefois que les salaires garantis seraient payés aux travailleurs en chômage jusqu'à épuisement des fonds de la caisse. Tel fut le cas pour l'entreprise Leeds and Northrup Company, de Philadelphie, qui a appliqué de 1923 à 1932 un plan d'emploi garanti dans lequel la responsabilité de l'employeur était limitée. L'application du plan a pris fin au cours de la grande crise, lorsque les fonds se furent épuisés, mais elle a été reprise après la seconde guerre mondiale.

D'une façon générale, on peut dire que les plans de salaire annuel garanti sont appliqués plus fréquemment dans les industries telles que l'industrie des denrées alimentaires, de la chaussure et des produits de nettoyage, que dans les industries mécaniques dont la production connaît de violentes fluctuations. On peut citer néanmoins certains exemples de plans de salaire garanti appliqués dans les industries mécaniques. Le plan de salaire annuel garanti de la Parker Company, de Dorchester, Massachusetts, fabrique de petits outils à main, est exposé au chapitre X du rapport sur la régularisation de la production et de l'emploi à un niveau élevé dans les industries mécaniques[1].

Nous donnons, ci-après, un exemple de plan de garantie de travail hebdomadaire appliqué dans l'industrie des conserves de viande au Canada. Quatre conventions négociées par l'International Association of Machinists, au nom des travailleurs de garage, prévoient un plan de garantie analogue à celui-ci :

> La compagnie, sous réserve des dispositions ci-après, consent à garantir 36 heures de salaire au taux normal, par semaine d'emploi, à tout travailleur qui n'est pas autrement exclu. Dans le calcul de la garantie à payer, s'il y a lieu, il ne sera pas tenu compte des primes de travail de nuit et de surtemps.

---

[1] Organisation internationale du Travail : Commission des industries mécaniques, cinquième session, 1954, Régularisation de la production et de l'emploi à un niveau élevé dans les industries mécaniques (B.I.T., Genève, 1954).

a) La compagnie décidera du nombre des membres d'équipes selon le travail disponible ou en expectative. Afin de fournir aux travailleurs les heures de travail garanties, la compagnie sera libre de distribuer le travail au sein des divisions ou de transférer les travailleurs d'une division à l'autre, compte tenu de l'ancienneté, de la compétence et des changements extrêmes dans la température.

b) Le cas des équipes embauchées sur une base temporaire et fournissant normalement moins de six jours de travail d'affilée constituera exception à la garantie hebdomadaire.

c) Le syndicat convient et la compagnie s'attend que les travailleurs exécuteront consciencieusement les tâches qui leur seront confiées. Si un travailleur refuse d'exécuter la tâche qui lui est assignée, la compagnie sera déliée de sa garantie relativement aux heures ainsi perdues par ce travailleur.

d) Le temps perdu par tout travailleur qui arrive en retard au travail ou s'absente le jour où il est censé ou tenu de travailler sera déduit de sa garantie.

e) Il sera garanti au travailleur qui débute en emploi lorsque la semaine de paie est commencée cette fraction de 36 heures de travail que représente le reste de la semaine de paie par rapport à sa semaine normale de travail.

f) La garantie sera la même pour les semaines dans lesquelles tombent les huit congés publics payés que pour les autres. La paie reçue pour les congés publics sera considérée partie de la garantie[1].

Moyens pratiques d'assurer le relèvement et la garantie des salaires effectifs aux travailleurs des industries mécaniques

En étudiant cette question, on pourra examiner successivement a) les moyens pratiques permettant d'assurer le relèvement des salaires et b) les moyens pratiques permettant d'assurer la garantie des salaires effectifs. Il est nécessaire d'étudier ces points séparément, car il se peut que certaines mesures visant à encourager le relèvement des salaires ne soient pas favorables à la stabilisation des gains, et vice versa.

---

[1] Gazette du Travail, Vol. LIII, Ottawa, septembre 1953, pp. 1211-1212.

Moyens pratiques d'assurer le relèvement des salaires.

De tous les moyens permettant de relever les salaires, l'accroissement de la productivité est probablement celui dont on peut le plus attendre. Les pays où la productivité est la plus forte tendent, dans la plupart des cas, à être ceux où les travailleurs bénéficient des revenus réels les plus élevés. L'histoire montre qu'il a également existé une corrélation assez étroite entre l'accroissement de la productivité par travailleur et l'accroissement du salaire individuel. Les mesures pratiques permettant d'accroître la productivité dans les industries mécaniques ont été étudiées en détail dans un rapport soumis à la quatrième session de la Commission des industries mécaniques[1], ainsi que dans un rapport du B.I.T. traitant de l'accroissement de la productivité dans les industries de transformation[2]. En outre, le Rapport I (point 1 a) et b)) examine la suite donnée, dans divers pays, aux conclusions énoncées dans la résolution (n° 36) concernant la productivité dans les industries mécaniques, adoptée par la quatrième session de la Commission des industries mécaniques. La résolution avait trait notamment à la collaboration entre les employeurs et les travailleurs, à la protection des intérêts des travailleurs déplacés et aux mesures destinées à assurer l'utilisation la plus efficiente de la main-d'oeuvre.

La répartition équitable des gains obtenus grâce à l'accroissement de la productivité est également, parmi les problèmes qui se posent dans ce domaine, l'un de ceux qui exercent une influence sur le relèvement des salaires des travailleurs des industries mécaniques. Ces problèmes, et notamment les critères selon lesquels les bénéfices nouveaux devraient être répartis, ont récemment fait l'objet d'une controverse entre les employeurs et les travailleurs des industries mécaniques du Royaume-Uni. Les arguments avancés par les deux parties présentent sans doute aussi de l'intérêt pour les employeurs et les travailleurs d'autres pays ; l'on rend compte brièvement ci-après des discussions engagées devant deux organismes d'enquêtes institués par le ministère du Travail et du Service national en vertu de la loi de 1919 sur les tribunaux du travail.

---

[1] Organisation internationale du Travail, Commission des industries mécaniques, quatrième session, 1952, Facteurs influant sur la productivité dans les industries mécaniques (B.I.T., Genève, 1952).

[2] Organisation internationale du Travail, L'accroissement de la productivité dans les industries de transformation (O.I.T., Genève, 1954).

L'un de ces organismes a été saisi du différend qui a surgi entre les employeurs affiliés à la Fédération des employeurs de la construction navale (Shipbuilding Employers' Federation) et les travailleurs appartenant aux syndicats affiliés à la Confédération des syndicats de la construction navale et de la construction mécanique (Confederation of Shipbuilding and Engineering Unions). L'autre organisme a examiné le différend qui a opposé les employeurs membres de la Fédération nationale des employeurs de la construction et des industries connexes (Engineering and Allied Employers' National Federation) et les travailleurs appartenant aux syndicats affiliés à la Confédération des syndicats de la construction navale et de la construction mécanique.

Les deux organismes d'enquête étaient composés des mêmes membres ; leurs rapports aboutissent, dans l'ensemble, à des observations et à des conclusions générales assez semblables, encore que certaines différences de détail les séparent. Le compte rendu ci-après est fondé principalement sur le rapport du deuxième de ces organismes[1].

A l'origine du différend, on trouve une demande d'augmentation de 15 pour cent des taux de salaire applicables à toutes les catégories de travailleurs adultes du sexe masculin, qu'ils soient rémunérés à l'heure ou aux pièces. Cette revendication présentée à la suite d'une décision prise par la Conférence des représentants des syndicats affiliés à la Confédération des syndicats de la construction navale et de la construction mécanique, réunie en avril 1953, fut soumise aux employeurs qui la rejetèrent. Des négociations s'engagèrent, mais elles n'aboutirent à aucun résultat. Le 1er janvier 1954, un organisme d'enquête fut constitué, avec l'accord des deux parties. Celles-ci furent entendues en janvier et en février, et le rapport d'enquête fut présenté le 19 février.

Les syndicats fondaient leur demande d'augmentation sur trois motifs - premièrement, la hausse du coût de la vie enregistrée au cours des dernières années, qui a provoqué une baisse du salaire réel de la majorité des travailleurs de l'industrie ; deuxièmement, le fait que, depuis la fin de la guerre, la productivité avait très fortement augmenté dans l'industrie (comme le prouve l'augmentation de la production par travailleur) ; et troisièmement, l'augmentation importante et continue des bénéfices réalisés par l'industrie.

---

1 Ministère du Travail et du Service national, Report of a Court of Enquiry into a Dispute between Employers who are Members of the Engineering and Allied Employers' National Federation and workmen who are Members of Trade Unions affiliated to the Confederation of Shipbuilding and Engineering Unions (H.M.S.O., London 1954, C.M.D. 9084).

Le premier de ces motifs n'offre pas d'intérêt particulier pour la présente étude.

En ce qui concerne le problème de la productivité, les employeurs déclarèrent notamment que l'accroissement marqué de la production enregistré depuis la guerre était dû, dans une large mesure, à l'amélioration des techniques et à l'utilisation de nouvelles machines d'un rendement supérieur. Sans démentir cette assertion, les travailleurs soutinrent que l'adoption de techniques nouvelles n'avait pu entraîner d'heureux résultats que grâce à la collaboration sincère des travailleurs, et que c'était l'activité déployée par les syndicats - et en particulier le travail accompli par le Congrès des syndicats - qui avait amené la majorité des travailleurs à collaborer à bon nombre des mesures prises en vue d'accroître la productivité.

Même s'il n'en avait pas été ainsi, et même si l'accroissement de la productivité devait être entièrement imputé à l'amélioration des techniques et des machines, les travailleurs auraient droit cependant à participer aux bénéfices qui en résultent, car si tel n'avait pas été le cas dans le passé, il n'aurait jamais été possible d'élever le niveau de vie à quelque degré que ce soit.

Les employeurs soutirent également que le système de rémunération généralement appliqué dans l'ensemble de l'industrie était tel qu'un accroissement de la production entraînerait normalement une augmentation des gains des travailleurs participant effectivement à cet accroissement de la production et qu'il procurerait, par voie de conséquence, d'autres avantag à d'autres travailleurs. Les travailleurs firent observer que cet argument ne tenait pas compte de la situation anormale qui s'est produite après la guerre, la hausse du coût de la vie ayant annulé l'accroissement des gains de tous les travailleurs, à quelques exceptions près.

En ce qui concerne les bénéfices de l'industrie, les travailleurs montrèrent que les bénéfices réalisés chaque année étaient très élevés et pouvaient, au moins dans une certaine mesure, permettre de satisfaire une demande d'augmentation des salaires, sans qu'il soit nécessaire d'augmenter de ce fait les prix de vente. Les réserves existantes pouvaient également être utilisées à cette fin. Ils insistèrent sur le fait qu'une fraction des bénéfices non distribués reviendraient en fin de compte au propriétaire de l'entreprise et s'ajouteraient à ses dividendes annuels, et que les bénéfices non distribués constituaient une réserve sur laquelle les dividendes pourraient en cas de besoin être prélevés dans l'avenir. Ils tirèrent un autre argument du fait que les sommes distribuées sous

forme de dividendes au cours des dernières années avaient constamment augmenté. Dans l'ensemble, les travailleurs estimaient que les bénéfices résultant de l'accroissement de la production étaient allés presque exclusivement aux employeurs.

Les employeurs, en revanche, soutinrent que les dividendes versés n'avaient pas été excessifs et que le "réinvestissement" de la majeure partie des bénéfices de l'industrie (estimé aux deux tiers environ) servait les intérêts des travailleurs aussi bien que ceux du propriétaire puisque, autrement, il eût fallu recourir à l'emprunt pour obtenir les capitaux nécessaires à la vie et au développement de l'industrie. Ils firent valoir en outre que l'accroissement des prix de revient provoqué par une hausse des salaires ne pouvait être imputé sur les bénéfices et qu'il porterait préjudice à leur capacité de vente, ajoutant que la majeure partie des bénéfices non distribués constituait l'élément moteur de l'industrie, et ne pouvait servir ni à payer des dividendes supplémentaires ni à augmenter les salaires. Enfin, ils firent ressortir que les coûts de remplacement et les autres frais atteignaient le triple de leur niveau d'avant-guerre.

Pour conclure, les employeurs ont insisté sur les effets qu'une augmentation générale des salaires exercerait sur les frais généraux de l'industrie et, partant, sur sa situation face à la concurrence, sur les marchés internationaux en particulier. A cela, les travailleurs répondirent que les répercussions financières de leur revendication n'étaient pas si élevées que l'industrie ne pût les supporter sans difficulté. Peut-être certaines entreprises au rendement marginal auraient-elles peine à couvrir ces frais supplémentaires, mais le pays ne pouvait supporter les conséquences de manque d'initiative et de l'incompétence de certains industriels, pas plus qu'il n'était raisonnable d'espérer que les travailleurs encourageraient l'un ou l'autre en retirant une demande d'augmentation de salaire justifiée et nécessaire.

Dans ses conclusions, l'organisme d'enquête déclara qu'à son avis, même si les parties n'étaient convenues d'aucune formule et n'avaient expressément souscrit à aucune règle générale d'ajustement des salaires, elles agissaient néanmoins en se conformant dans une large mesure à un principe d'accord implicite et tacite. Ainsi, bien qu'aucun arrangement de portée générale n'ait été conclu en ce qui concerne la répartition des bénéfices, il semblait admis que l'on pût tenir compte de la prospérité générale de l'industrie dans tout examen des taux de salaire. Cet examen pouvait se faire, premièrement, par référence à la question de savoir s'il était possible de faire droit à une demande d'augmentation des salaires et, deuxièmement, en vertu du principe selon lequel ceux qui ont contribué à l'accroissement

de la prospérité doivent normalement en retirer quelque avantage. D'autre part, la production et la productivité étaient deux éléments dont on pouvait tenir compte, bien que ni l'une ni l'autre des parties n'eût arrêté de principe, quant à l'importance qu'il convenait de leur reconnaître.

De l'avis de l'organisme d'enquête, il apparaissait, de toute évidence, que la production totale et la production moyenne par travailleur avaient augmenté dans les industries mécaniques. Cette augmentation était sans doute le résultat de la recherche et du progrès technique, de la modernisation de l'équipement, de la mise en service de machines nouvelles, de l'invention de nouveaux procédés de fabrication, etc. ; il n'en fallait pas moins, d'autre part, tenir compte de la coopération des travailleurs et du concours que les représentants des syndicats avaient apporté à l'application des mesures visant à accroître la production. Les deux parties acceptèrent cette conclusion.

Les employeurs avaient soutenu que les salariés qui contribuent directement à l'accroissement de la production en tirent avantage grâce à un accroissement de leurs gains, qui équivaut à la rémunération équitable de leur contribution. Les travailleurs, cependant, n'avaient pas partagé cette opinion. Ils affirmaient que l'accroissement sensible de la production par travailleur était un élément qui justifiait dans une certaine mesure une hausse du taux des salaires, aussi bien que l'accroissement des gains qui en découlait.

L'organisme d'enquête a estimé devoir se borner à déclarer qu'à son avis l'accroissement de la production était l'un des éléments dont il fallait tenir compte. Même si, dans la pratique, il convenait de laisser les diverses entreprises en apprécier l'importance chacune en ce qui la concernait, sans nécessairement procéder à un ajustement général des salaires, cet élément militait cependant en faveur de toute revalorisation des salaires qui eût pu se justifier pour d'autres raisons.

En ce qui concerne les bénéfices, l'organisme d'enquête a fait observer que, d'une façon générale, les bénéfices non distribués profitaient à l'industrie ou aux porteurs d'actions ; ils profitaient aussi à l'ensemble du pays, à la condition de n'être pas dus à une hausse excessive des prix de vente ; ils profitaient enfin aux travailleurs en faisant vivre et prospérer les établissements dans lesquels ils travaillaient. L'excédent de dépenses nécessaire au remplacement des éléments de l'actif qui résultait d'une hausse des prix, ainsi que les dépenses entraînées par le développement et la modernisation de ces éléments, pouvaient être prélevés sur les bénéfices et, partant, sur les prix payés par le consommateur ; ils pouvaient aussi être financés par un apport de capitaux nouveaux.

Quant au financement de cette expansion de l'industrie, le souci de l'intérêt général du pays impose une limite au-delà de laquelle il serait fâcheux de l'imputer sur les bénéfices, soit, en dernier ressort, sur une hausse des prix. Il y a là une question que chaque entreprise doit étudier en ce qui la concerne. L'organisme d'enquête ne pouvait formuler aucune observation de portée générale sur le volume optimum des bénéfices non distribués. A supposer que l'industrie continue à immobiliser ses bénéfices dans la même proportion qu'en 1953 en vue de financer la recherche et le progrès technique, l'expansion, le renouvellement de l'équipement, etc., l'organisme d'enquête estimait peu probable que l'industrie tout entière pût faire droit à la demande d'augmentation des salaires sans recourir à une augmentation des prix de vente, encore que certaines entreprises fussent sans aucun doute en mesure de le faire.

L'organisme d'enquête a déclaré qu'après avoir examiné la suggestion selon laquelle les réserves portées dans les bilans de la compagnie devraient être utilisées pour couvrir certaines augmentations de salaires, il n'était pas d'avis que, en général, la nature de ces réserves fût telle qu'elles pussent être utilisées à cette fin. Il est juste de dire que, d'une façon générale, la masse des "réserves" est formée de ressources que l'industrie a utilisées et utilise constamment pour compléter, renouveler et moderniser le matériel, les machines et les bâtiments et soutenir le niveau général du rendement de l'entreprise. Normalement, une augmentation des salaires doit être considérée comme une charge continue et il faut donc, dans la plupart des cas, tenir compte des espérances de gain lorsqu'on se demande si une augmentation quelconque des salaires peut être couverte par des prélèvements sur les bénéfices. Les coûts de remplacement élevés de ces dernières années ont obligé les industriels à réserver chaque année de fortes sommes d'argent qu'ils prélevaient sur leurs bénéfices en vue de couvrir les frais de remplacement qui dépassaient les sommes normalement affectées aux amortissements calculés d'après les prix d'achat originaux.

En ce qui concerne les effets des augmentations de salaire sur les exportations, l'organisme d'enquête a déclaré qu'il n'était pas suffisamment informé pour se prononcer sur les répercussions possibles de toute décision tendant à faire droit, en totalité ou en partie, à une revendication de ce genre. Il est évident qu'une augmentation de 6 ou de 8 pour cent des frais d'exportation aurait pour conséquence de fermer certains marchés étrangers à tel ou tel produit des industries mécaniques, alors que les exportations d'autres produits en seraient à peine affectées. Il n'a pas paru possible à l'organisme d'enquête

d'étendre sa conclusion aux conséquences qu'une telle augmentation aurait sur la majeure partie des exportations de produits mécaniques.

Il faut reconnaître toutefois que toute hausse sensible des prix de revient, si elle ne peut être absorbée par les bénéfices, aura des effets appréciables sur le commerce d'exportation.

Compte tenu de l'ensemble des considérations présentées, dont quelques-unes seulement ont été examinées ici, l'organisme d'enquête a conclu qu'une certaine augmentation des taux de salaire se justifiait, sans toutefois devoir atteindre les proportions demandées. A titre d'indication, il a exprimé l'avis que cette augmentation devait être de l'ordre d'un tiers du montant énoncé dans la revendication.

Moyens pratiques d'assurer la garantie des salaires effectifs.

Etant donné que l'emploi dans les industries mécaniques est sujet à de fortes fluctuations, il se peut que les gains annuels de certains travailleurs de ces industries ne soutiennent guère la comparaison avec les gains des travailleurs de certaines autres industries, dont le salaire horaire est inférieur mais l'emploi plus stable, et ce, bien que dans la plupart des pays, les travailleurs des industries mécaniques perçoivent des salaires horaires relativement élevés lorsqu'ils travaillent. Etant donné que les taux de salaire ne varient pas beaucoup au cours de périodes brèves, la stabilisation des gains est principalement fonction de la stabilisation de l'emploi qui, elle, dépend surtout de l'adoption de mesures visant à maintenir la demande globale à un niveau élevé dans tous les secteurs de l'économie. Ces mesures ont été étudiées de façon détaillées dans des études publiées par l'O.I.T. et l'Organisation des Nations Unies[1].

Cependant, il arrive parfois que la demande de produits des industries mécaniques soit insuffisante, alors même que la demande de produits des autres industries est forte. Le Rapport II sur la régularisation de la production et de l'emploi à un niveau élevé dans les industries mécaniques, qui a été préparé pour la Cinquième session de la Commission, étudie ce cas particulier ainsi que d'autres situations analogues. En outre, le problème des fluctuations de la production et de l'emploi dans l'industrie de la construction navale est étudié au chapitre II du rapport I (Rapport général, point 1 a) et b)) préparé à l'intention de la présente session de la Commission. On se

---

[1] Cf. O.I.T., La lutte contre le chômage (Genève, 1950), et Département des questions économiques des Nations Unies : Mesures d'ordre national et international en vue du plein emploi (Nations Unies, document E/1584) (New-York, 1949).

souviendra également que le problème du chômage saisonnier, notamment dans l'industrie des automobiles, a été étudié dans un rapport présenté à la deuxième session de la Commission[1].

---

[1] Voir O.I.T., Commission des industries mécaniques, Deuxième session, Stockholm, 1947 : Régularisation de la production et de l'emploi à un niveau élevé. L'Industrie automobile, Genève, 1947.

Chapitre III

Assistance technique intéressant les industries mécaniques

Dès sa première session la Commission des industries mécaniques a manifesté l'intérêt qu'elle portait aux mesures visant à fournir une assistance aux pays qui en avaient besoin et avaient présenté une demande à cet effet. Avant même que l'Assemblée générale des Nations Unies ait approuvé, lors de sa 4me session tenue en 1949[1], le programme élargi d'assistance technique de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées, la Commission des industries mécaniques avaient déjà exprimé à deux reprises son point de vue à l'égard de cette forme de coopération internationale.

A sa première session (Toledo, Ohio, mai 1946), la Commission a adopté une résolution (n° 15) sur les pays insuffisamment développés, dans laquelle elle suggérait que l'attention du Conseil économique et social des Nations Unies soit attirée sur le besoin immédiat d'outillage industriel, de formation professionnelle et d'assistance technique qui se manifeste dans les pays et les régions dont le progrès se trouve retardé par leur absence, et sur l'opportunité d'examiner favorablement toutes les méthodes par lesquelles ils pourraient être mis à la disposition de ceux-ci à la date la plus rapprochée.

Lors de sa deuxième session (Stockholm, septembre 1947), la Commission a réaffirmé l'intérêt qu'elle porte à l'assistance technique en adoptant une résolution (n° 24) concernant l'aide aux pays économiquement peu développés, et une autre résolution (n° 25) concernant l'aide aux pays dévastés par la guerre.

A sa troisième session (Genève, novembre 1949), la Commission a adopté deux résolutions qui traitaient de l'assistance technique en des termes plus précis. Ainsi, la résolution (n° 31) concernant l'assistance technique relative aux industries mécaniques indique la procédure que l'O.I.T. pourrait suivre pour examiner les demandes d'assistance technique relatives aux industries mécaniques ; elle énonce également le

---

[1] Résolution 222 (A IX) du Conseil économique et social, Programme élargi d'assistance technique en vue du développement économique des pays insuffisamment développés. Voir Bureau de l'Assistance technique. Le programme élargi d'assistance technique pour le développement économique des pays insuffisamment développés (Nations Unies, New-York, 1953).

principe selon lequel l'assistance technique doit consister en des services susceptibles de contribuer à augmenter la production.

La seconde de ces résolutions (n° 32) concernant l'entretien et la réparation des équipements mécaniques dans les pays insuffisamment développés, suggère notamment que dans le cadre de son programme d'assistance technique l'O.I.T. accorde une attention particulière à la formation professionnelle et aux autres mesures nécessaires pour assurer la formation d'un corps de mécaniciens qualifiés dans les travaux généraux d'entretien mécanique. Ultérieurement, le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Asie et l'Extrême-Orient, réuni à Bangkok en décembre 1951, a invité le Secrétaire exécutif à prendre, en collaboration avec l'O.I.T., des mesures en vue de préparer des manuels d'instruction simples qui seraient traduits dans les diverses langues nationales et locales de la région et qui utiliseraient au maximum les moyens d'enseignement visuel[1].

Manuel de réparation et d'entretien des véhicules automobiles.

En août 1952, le Sous-comité des routes du Comité des transports intérieurs de la C.E.A.E.O. a adopté une résolution priant l'O.I.T. de préparer un manuel d'instructions simple pour les conducteurs et les mécaniciens de véhicules automobiles. Cette résolution a été fermement appuyée par les gouvernements de plusieurs pays d'Asie, étant donné la nécessité, largement reconnue dans ces pays, de donner une formation technique plus complète aux mécaniciens de véhicules automobiles ; ils ont également reconnu que le développement économique des pays du sud-est de l'Asie se trouvait sérieusement entravé par le manque de moyens de transport automobiles exploités de façon efficace, et ils ont estimé que la publication de ce manuel contribuerait sensiblement à élever la qualité de l'entretien des véhicules automobiles et des réparations qui leur seraient apportés et améliorerait, de ce fait, le rendement des transports motorisés.

Le Bureau international du Travail a accepté d'entreprendre la préparation de ce manuel dans le cadre de son programme d'assistance technique, puis il a effectué une étude sur les conditions spéciales qui déterminent en Asie le mode d'utilisation et d'entretien et la technique des réparations des véhicules automobiles.

---

[1] Document E/CN11/Trans/77. (E.C.A.F.E., Bangkok, janvier 1952).

Les auteurs de cette étude font observer que la formation professionnelle véritablement organisée est pour ainsi dire inexistante, les mécaniciens devant apprendre leur métier en comptant sur leur esprit d'initiative, sur leurs aptitudes individuelles et leur persévérance, en obtenant un emploi dans des centres de réparation où ils peuvent s'instruire en observant et en ne laissant échapper aucune occasion de "se faire la main" sur les voitures et les camions. Il semble que des problèmes tels que l'analphabétisme, le manque de moyens de formation professionnelle vraiment organisée et d'instructeurs qualifiés, et la pénurie de matériel de formation nécessaire, caractérisent la situation qui règne dans toute la région. On a constaté que dans bon nombre d'ateliers, de nombreux véhicules attendaient d'être réparés mais que, faute de main-d'oeuvre qualifiée, il y avait extrêmement peu de chances pour que les véhicules soient réparés dans un avenir rapproché ; aussi de nombreuses pièces ne pourront-elles être remises en état puisqu'elles continuent de se détériorer progressivement. Des enquêtes ont également prouvé que 70 pour cent environ des véhicules automobiles et des éléments qui avaient été abandonnés avaient été mis au rebut par suite de pannes dues à la négligence et à l'ignorance. Le manque d'outillage nécessaire pour assurer l'entretien normal des véhicules et le défaut d'expérience pratique sont en vérité de lourds handicaps.

L'analyse de ces facteurs et d'autres encore a incité le Bureau à adopter le plan suivant pour le manuel :

La première partie, qui s'adresse spécialement aux conducteurs de véhicules automobiles, contiendra peu de texte mais un nombre aussi élevé que possible d'illustrations qui indiqueront aux conducteurs peu instruits comment ils doivent assurer l'entretien de leurs véhicules, localiser les vices de construction et les pannes lorsqu'il s'en produit et se livrer également à des réparations peu importantes. Le texte de la seconde partie, rédigé à l'intention des mécaniciens d'automobiles, fournit des renseignements plus détaillés qui sont amplement étayés par des illustrations simples destinées aux travailleurs dont les connaissances et l'instruction générale sont supérieures à celles des conducteurs. En suivant ces instructions, les mécaniciens devraient être en mesure de procéder aux réparations de caractère courant, notamment le décalaminage, le réglage du moteur et la localisation et la réparation des vices de construction et des pannes. Pour les travaux de réparation plus compliqués, le mécanicien est renvoyé aux instructions plus précises qui sont publiées par les fabricants des divers véhicules automobiles. Pour que le manuel puisse rendre des services aux élèves et aux instructeurs, on se propose d'ajouter une courte liste de questions à la fin de chaque section et des pages blanches en nombre suffisant pour que les élèves puissent y consigner des notes.

On a adopté pour le manuel un ordre d'enseignement naturel et logique dans l'arrangement des questions traitées et la suite des divers chapitres de manière à en rendre l'étude moins aride et aussi pour qu'il soit utile aux instructeurs. L'emploi d'un appareil de projection et d'un écran servant à projeter les illustrations du manuel faciliterait grandement la tâche de ceux qui seront appelés à l'utiliser.

Le manuel, qui comptera environ 300 pages et 450 dessins, sera probablement terminé à temps pour la cinquième session de la Commission des industries mécaniques. Il n'a nullement pour objet de remplacer ou de modifier le livret d'"Instructions" qui accompagne généralement les véhicules vendus. Il vise essentiellement à fournir, tant aux conducteurs qu'aux mécaniciens, une méthode intelligente leur permettant de s'initier à l'entretien préventif, à la localisation et à la réparation des arrêts de fonctionnement des véhicules automobiles.

Projets de formation professionnelle.

Dans le cadre de son programme d'assistance technique actuel ou futur, l'O.I.T. met en oeuvre plusieurs projets qui portent, entièrement ou partiellement, sur la formation professionnelle des travailleurs de l'industrie mécanique. D'une façon générale, on peut répartir l'assistance ainsi accordée dans trois catégories.

Premièrement, les travailleurs ont reçu une formation d'atelier portant sur l'utilisation et l'entretien de divers types de matériel mécanique. Ainsi, à la demande du gouvernement de la Birmanie, où 85 pour cent environ des moyens de transport intérieur par voies navigables, qui jouent un rôle essentiel dans la vie économique du pays, sont propulsés par des moteurs diesel, l'O.I.T. enverra un expert chargé d'organiser des cours de formation à l'intention du personnel employé par le Conseil national des transports intérieurs par voies navigables, en vue d'initier ce personnel à l'utilisation et à l'entretien des groupes diesel pour bateaux, et de donner des avis sur l'organisation des ateliers existants et la création éventuelle de nouveaux ateliers. L'O.I.T. fournira également une partie du matériel nécessaire.

Au Pakistan, un expert aidera le département des Travaux publics du gouvernement du Sind à former des conducteurs et des mécaniciens pour divers types de matériel lourd de terrassement. Il organisera et dirigera des cours de formation destinés à des stagiaires et à des instructeurs qui continueront de les donner lorsqu'il aura terminé sa mission. Ce programme comprendra des cours d'atelier (forge, ajustage, réparation et entretien des moteurs et des tracteurs) et des travaux pratiques portant sur l'utilisation de nombreux types de matériel lourd tels qu'excavateurs, bennes preneuses et bulldozers. L'O.I.T. fournira également une partie du matériel nécessaire.

Deuxièmement, l'O.I.T. met en oeuvre des projets de formation qui portent sur l'entretien et la réparation des véhicules de transport automobile, notamment en Asie, où cette formation est le plus nécessaire.

Par exemple, deux experts sont en mission à Formose où ils enseignent à des mécaniciens et à des techniciens la réparation et l'entretien des véhicules automobiles. Ils ont établi des programmes de travail et organisé des cours, qu'ils donnent soit dans des stations gouvernementales, soit dans des classes itinérantes installées dans des camions de démonstration fournis par le B.I.T. Ces experts se proposent d'assurer la formation d'une centaine de mécaniciens et de techniciens au moyen d'une série de cours intensifs de quatre semaines et de donner un enseignement à des instructeurs recrutés sur place. En outre, deux ressortissants chinois recevront des bourses d'étude à l'étranger.

En Indonésie, l'exécution d'un projet portant sur la réparation et l'entretien des véhicules à moteur se poursuit en deux phases. Dans la première phase, un expert de l'Administration de l'assistance technique des Nations Unies aide le gouvernement à établir et à réaliser des plans prévoyant l'installation d'ateliers pour l'entretien et la réparation des véhicules automobiles. Vers la fin d'octobre 1954, l'expert qui travaillera pour le compte du B.I.T. commencera à exécuter la seconde phase du projet et il organisera et dirigera des cours de formation destinés à des instructeurs recrutés sur place et à des stagiaires qui se destinent aux ateliers du gouvernement.

Un projet analogue va être mis en oeuvre en Thaïlande. Un expert sera envoyé dans ce pays vers la fin de 1954 pour organiser et diriger des cours ayant pour objet de former un personnel spécialisé dans l'entretien et la réparation des véhicules automobiles. Ces cours seront donnés dans une station créée par le gouvernement. Le matériel nécessaire à cette station sera également fourni.

Dans la troisième catégorie, on trouve des cours de formation intéressant l'ensemble des industries mécaniques qui entrent dans le cadre du programme de travail des stations de formation professionnelle créées et dirigées par les experts et les instructeurs du B.I.T.

Un instructeur, appartenant à une équipe de sept experts du B.I.T., se rendra sous peu en Indonésie pour organiser et diriger, au Centre de formation d'instructeurs de Bandung, un cours d'instruction portant sur les industries mécaniques qui sera suivi par des instructeurs non encore formés et des élèves sortis des classes supérieures des collèges techniques. A Kalandia, en Jordanie, un centre de formation professionnelle, dont l'activité est couronnée d'un plein succès, a été créé, au bénéfice des réfugiés de Palestine, sous les auspices communs du B.I.T. et de l'U.N.R.W.A. Un instructeur du B.I.T. y dirige des cours d'ajustage, de mécanique, de forge et de plomberie. Un cours consacré aux industries mécaniques a également été organisé au Centre de formation d'employés de bureau et de

techniciens de Tripoli, où un personnel envoyé par le B.I.T. forme des ressortissants libyens aux services publics et commerciaux. Au Brésil, deux instructeurs, qui sont membres d'une équi équipe du B.I.T., ont formé, dans les écoles SENAI, des instructeurs pour moteurs diesel et des mécaniciens d'automobiles. Un troisième instructeur, spécialisé dans la réparation des carrosseries d'automobiles, étudie actuellement la création d'une école professionnelle de carrosserie. En Italie, un expert et trois instructeurs, qui travaillent sous la direction d'un expert principal du B.I.T., dirigent à titre expérimental les sections de formation d'instructeurs spécialistes des industries mécaniques dans un centre de formation professionnelle installé à Gênes. Ces cours de formation sont donnés à des travailleurs et à des instructeurs adultes et doivent servir de modèle aux autres cours de formation professionnelle portant sur les industries mécaniques qui seront organisés dans toute l'Italie. Le B.I.T. a aidé à réorganiser et à équiper l'école de formation professionnelle J.P. Damier, à Haïti, et deux experts dirigent actuellement des cours de mécanique et d'électricité automobile destinés à des travailleurs et à des instructeurs adultes. On pense qu'un chargé de cours de réparation mécanique générale sera sur place en septembre 1954.

Dans tous les projets énumérés ci-dessus, les experts se sont préoccupés d'assurer la formation d'un personnel de remplacement qui, après leur départ, poursuivra la tâche qu'ils ont entreprise.

Il convient également de citer certains autres projets dont la mise en oeuvre intéresse les industries mécaniques. A Ceylan, par exemple, un spécialiste de la formation professionnelle du B.I.T. a présenté des recommandations sur la formation d'apprentis mécaniciens d'automobile, et il a établi un plan détaillé que les représentants des employeurs de Colombo ont approuvé, après examen, et qui servira probablement de base aux mesures qui seront prises dans l'avenir.

Une mission de productivité, qui s'est rendue en Inde, a commencé à travailler dans l'industrie mécanique dès décembre 1952 et elle s'est efforcée de démonter qu'il est possible d'accroître la productivité et les gains des travailleurs, en appliquant dans certaines usines les techniques modernes d'étude des tâches et d'aménagement rationnel des usines et, lorsque les circonstances s'y prêtaient, en établissant des systèmes satisfaisants de rémunération au rendement. Grâce au travail des employés de diverses fabriques qui avaient été formés par les membres de la mission, la production a doublé dans bon nombre de services choisis pour la démonstration.

Un spécialiste des industries artisanales s'est rendu au Pakistan pour procéder à une étude sur la situation générale de ces industries et donner des avis sur les modèles, la qualité et la finition des articles fabriqués par les industries artisanales ou villageoises. Dans le cadre de son étude, qui a porté sur un domaine très étendu, cet expert a formulé des recommandations spéciales visant la fabrication des machines dont les industries artisanales ont besoin pour la production de petits articles de métal, d'usage courant.

Travailleurs stagiaires.

Pour répondre à des demandes présentées par un certain nombre de pays, le B.I.T., après avoir obtenu l'accord des gouvernements sollicitant son aide, a mis sur pied et réalisé depuis 1952 un certain nombre de programmes dits de "travailleurs stagiaires"[1].

Dans le domaine très vaste et très diversifié des industries mécaniques, les besoins sont immenses ; aussi, les demandes d'assistance ont-elles été particulièrement nombreuses. Ce fut le cas notamment pour la Yougoslavie au bénéfice de laquelle le B.I.T. a commencé, dès le début de 1952, la réalisation d'un programme de ce genre qu'il a poursuivie en 1953 et 1954. Les industries mécaniques en ont largement bénéficié. Etant donné l'ampleur de ce programme et le succès de cette première réalisation, nous avons pensé qu'il convenait d'en décrire sommairement la structure et d'en exposer les résultats dans le présent rapport.

Le projet yougoslave (1re phase 1952-1954).

a) Le gouvernement yougoslave a demandé l'assistance du B.I.T. en faveur des entreprises suivantes qui avaient sollicité soit l'aide d'instructeurs, soit le placement d'un certain nombre de leurs employés dans des établissements étrangers. Quelques-unes d'entre elles, ainsi qu'on le verra ci-après, ont bénéficié de l'une et l'autre formes d'assistance :

	Stagiaires	Instructeurs	
1) Machines-outils			
"Munja", Zagreb	4		
2) Constructions mécaniques			
"Titan", Kamnik	1		
"Potisje", Ada	1		
Tvornica Strojeva Stup Illidza, Sarajevo	3		
"Provomajska", Zagreb	4		
"Utenzilija", Zagreb	1		
"Ive Lola Ribar", Zeleznik	13	3	2 France 1 Allemagne (le même que sous 3)
3) Fonderie et grosse chaudronnerie			
Tvornica Parnih Kotlova, Zagreb	4		
"Djuro Djakovic", Slavonski Bród	5		
"Alexandar Rankovic", Rijeka		1	Allemagne (le même que sous 2)

---

[1] Comme on le verra plus loin, le terme, qui est commode, n'est pas strictement exact, car les stagiaires sont très généralement des contremaîtres. En outre, de tels programmes peuvent prévoir l'envoi dans les usines d'instructeurs chargés d'enseigner sur place ce que les stagiaires iraient autrement apprendre à l'étranger.

	Stagiaires	Instructeurs
4) Câbles et conducteurs électriques		
"Novkabel" Novi Sad	1	1 Finlande
Fabrika Kablova, Svetozarevo	15	(1 Allemagne
"Elka", Zagreb	1	(
5) Constructions navales		
Brodogradiliste Macvanska, Mitrovica	1	
Uljanik, Pula	5	
"3Maj" Rijeka	4	
Vicko Krstulovic, Split	10	
6) Matériel électrique à grande puissance		
"Sever" Subotica	2	
"Rade Koncar", Zagreb	8	3 Belgique
7) Machines agricoles		
Industrija Kuglicnih i Valjkastih, Lezaja Belgrade	1	2 (Suède
"Pobeda" Novi Sad	6	(Royaume-Uni
Industrija Motora, Rakovica	12	1 Suisse
"Alexander Rankovic", Zemun	1	
"Zadrugar" Zemun	5	
8) Automobiles		
"11 Oktobar" Krusevac	1	
"TAM", Maribor	9	
"Autoremont" Urosevac	1	
9) Mécanique de précision		
Preduzece "Elektro Crna Gora", Kotor	1	
"Iskra" Kranj	6	
Zelijeznica sluzba veze, Novi Sad	1	
Centrale téléphonique, Sarajevo	1	
10) Aéronautique		
"Preduzece 21 Maj" Knezevac	2	
"Soko" Mostar	2	
"21 Maj" Rakovica	4	
"Ikarus" Zemun	2	

	Stagiaires	Instructeurs
11) Radio		
"Nikola Tesla" Belgrade	2	
12) Chemins de fer		
Ateliers de réparation des chemins de fer, Ljubljana	1	
id. Nis	1	
id. Skopje	1	
id. Zagreb	2	
id. Zrenjanin	2	
"Djuro Djakovic", Slavonski Brod	4	
Total	151	11

Il a été assez difficile de trouver des contremaîtres-instructeurs vraiment qualifiés. L'une des raisons en a été que, dans la plupart des cas, les hommes qualifiés, suffisamment jeunes, ayant à la fois les compétences techniques et le sens pédagogique nécessaires, sont des employés très précieux pour les entreprises qui les occupent, et qu'il est extrêmement difficile d'amener celles-ci à accepter de se passer de leurs services pendant des périodes qui peuvent aller jusqu'à 6, 8 ou même 12 mois. Il a fallu déployer de longs efforts et beaucoup de persuasion pour trouver ces hommes et faire en sorte que leur employeur les mette à la disposition du B.I.T. C'est précisément dans l'industrie mécanique que le B.I.T. a pu s'assurer les services du plus grand nombre de travailleurs qualifiés, soit 11 sur un total de 28; ils venaient des pays suivants : trois de Belgique, un du Royaume-Uni, deux de France, un de Suisse, un de Finlande, un de Suède, deux d'Allemagne.

Après les avoir trouvés et (avec l'accord du gouvernement yougoslave) les avoir tous interviewés individuellement, le B.I.T. a mis ces instructeurs à la disposition des entreprises yougoslaves. Dès que ces entreprises eurent donné leur accord à l'envoi des instructeurs, le B.I.T. a insisté pour que chacun d'entre eux se prépare dûment à assumer sa tâche. Le B.I.T. a convoqué chaque instructeur à Genève en vue de définir le but de sa mission, de l'aider à déterminer les méthodes d'enseignement qu'il entendait appliquer, de le

renseigner sur l'O.I.T. (qu'il allait momentanément représenter), sur l'assistance technique en général et sur le programme yougoslave en particulier, et enfin, sur la Yougoslavie elle-même et l'entreprise qui avait requis ses services.

Le B.I.T. considère cette prise de contact comme indispensable, et il s'est efforcé d'en compléter les résultats en prenant des mesures pour que chaque instructeurs soit visité une ou deux fois au cours de sa mission. Les instructeurs de leur côté devaient présenter chaque mois un rapport détaillé sur le cours de leur mission, exposant ce qu'ils avaient accompli au cours du mois écoulé et ce qu'ils se proposaient de faire le mois suivant. Enfin, à la fin de leur mission, tous les instructeurs ont été convoqués à Genève pour rendre compte de leur mission de façon plus détaillée et être aidés dans la rédaction d'un rapport final indiquant ce qu'ils avaient été en mesure d'accomplir.

La durée des missions a varié de 6 à 12 mois.

On a paré aux difficultés de la langue en mettant dans chaque usine un interprète à la disposition de l'instructeur. Evidemment, ce n'est pas avec un intermédiaire, qui n'est pas toujours aussi spécialisé qu'il le faudrait dans un domaine technique donné, que l'enseignement est le plus efficace. C'est cependant la seule solution à apporter à un problème qui se pose souvent lorsque l'aide dont on a besoin vient de l'étranger. En fin de compte, cette difficulté n'a pas empêché la majorité des instructeurs de faire un très bon travail. Quelques-uns, en revanche, n'ont en fait pas pu remplir leur mission à la lettre, dont le but essentiel était d'aider à former des cadres capables d'enseigner à leur tour. La raison en a été qu'à l'arrivée de l'instructeur plusieurs entreprises n'avaient pas encore atteint le stade de développement où les problèmes d'organisation, voire d'équipement, sont résolus, et où tous les efforts peuvent être centrés sur la production. Ces instructeurs n'ont certes pas perdu leur temps et ils ont collaboré très efficacement à de difficiles opérations de mise au point. L'objectif réel de leur mission, celui que l'on se proposait en les recrutant, n'a toutefois pas été vraiment atteint.

Le B.I.T. a pu, cependant, constater que dans l'ensemble les résultats de l'expérience ont été très satisfaisants, ainsi qu'il ressort des rapports finals présentés par les instructeurs qui ont déjà terminé leur mission et les entreprises qui les ont accueillis. Nous y avons relevé ce qui suit :

i) dans une usine de constructions électriques, 3 instructeurs ont assuré la formation complète d'une cinquantaine d'hommes, qui sont désormais en mesure d'exécuter seuls toutes les opérations de montage de gros transformateurs, d'assemblage de tôles, de préparation des enroulements, de contrôle du bobinage de montage des générateurs à grande puissance et de montage et de réglage de machines hydroélectriques à grande puissance. De plus, tous ces hommes sont capables de former à leur tour d'autres ouvriers à ces mêmes tâches.

ii) dans une fabrique de machines agricoles, la simplification des tâches a été introduite, de sorte que l'entreprise réalise une économie de 300 heures de travail par mois; de plus, la qualité de la production est nettement supérieure. Ces résultats sont imputables au travail des instructeurs qui ont parfait la formation professionnelle de groupes d'ouvriers qualifiés et de contremaîtres.

iii) dans une usine de constructions mécaniques, 3 instructeurs ont formé des ouvriers qualifiés et des agents de maîtrise de sorte que l'usine réalise des économies de temps pouvant aller jusqu'à 300 pour cent; de plus, la qualité de la production s'est élevée; l'organisation du travail, le maniement et l'entretien des machines, la réparation de l'outillage ont également été améliorés; à leur départ, les instructeurs ont laissé à l'usine un manuel qui contenait des données techniques et reproduisait les schémas dont ils s'étaient servis pour former les ouvriers techniciens et agents de maîtrise. Ce manuel, traduit en serbo-croate, a été largement distribué parmi les employés de la fabrique.

iv) un instructeur qui a séjourné 12 mois dans une usine de tubes électroniques, d'appareils radiographiques et de radios, a pu élever le niveau de la production de 100 pour cent, et en améliorer la qualité au point d'abaisser les malfaçons à un pourcentage acceptable.

v) dans une fabrique de moteurs, l'instructeur a pu sensiblement améliorer les méthodes employées pour la fonte et la composition du sable de moulage; sa mission a notamment eu pour résultat d'augmenter la production de 20 pour cent.

vi) dans une usine de conducteurs électriques, la qualité de la production s'est notablement améliorée grâce à l'emploi d'appareils nouveaux construits sur place, d'après les suggestions de l'instructeur spécialisé dans la finition.

Notons que presque tous les instructeurs ont complété l'enseignement qu'ils ont donné dans les ateliers au moyen de conférences et de projections de films techniques, qui ont été suivies de discussions et de commentaires.

Quant aux stagiaires envoyés à l'étranger, on peut dire que les résultats de la première phase de ce programme, qui était presque terminée à la fin du printemps 1954, ont été excellents.

Un article publié récemment dans la Revue internationale du Travail[1] montre assez bien la façon dont on a procédé pour sélectionner les hommes, trouver les entreprises disposées à accueillir les stagiaires, recevoir et placer les stagiaires les diriger en cours de stage et les "suivre" après leur retour dans la fabrique yougoslave (les fabriques elles-mêmes ont été "suivies" en vue d'obtenir des indications précises sur les résultats obtenus); il est donc superflu d'y revenir ici. Nous nous bornerons simplement à rappeler l'essentiel.

Ce ne sont pas les conditions relativement favorables sur la base desquelles les entreprises convenaient d'accueillir les stagiaires qui ont déterminé plus de 140 entreprises d'Autriche, d'Allemagne, de Belgique, du Danemark, de Finlande, de France, du Luxembourg, de Norvège, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, de Suède et de Suisse à répondre favorablement à l'appel du B.I.T. et à recevoir un ou plusieurs stagiaires. Au contraire, dans tous les cas où la conjoncture économique était favorable, le B.I.T. a reçu immédiatement une réponse affirmative, et il tient à en exprimer sa reconnaissance et son admiration : "Oui, nous comprenons la valeur et l'importance de l'assistance technique et nous voulons faire notre part; après ce que vous nous avez dit, nous recevrons votre stagiaire puisque c'est le B.I.T. qui nous le demande, et que notre gouvernement et notre fédération d'employeurs soutiennent son action". Le B.I.T. ne s'est heurté à une résistance et à un refus que dans des cas extrêmement rares, lorsqu'il s'agissait de secteurs "sensibles" tels que les industries chimiques, la radio et les textiles; ce refus a été motivé soit par une conjoncture défavorable, soit par la protection des secrets de fabrication, arguments devant lesquels il a fallu s'incliner.

---

[1] Cf. Les travailleurs stagiaires : une forme de l'assistance technique, vol. LXX, n° 2, Août 1954.

Les 151 stagiaires inscrits sur la première liste donnée plus haut ont été placés dans les 62 entreprises suivantes, pour une durée moyenne de 6 mois :

Allemagne - International Harvester Co, Neuss; Hackethal Draht - u. Kabelwerke, Hanovre; Vereinigte Werkzeugmaschinen-Fabriken, Francfort; Graets, Altona; Deutsche Babcock u. Wilcox Dampfkesselwerke A.G., Oberhausen; Siemens-Halske, Karlsruhe; Pittler Maschinenfabrik, Langen; Berchem-Schaberg, Gelsenkirche.

Autriche - Voest, Linz; Maschinenfabrik Andritz, Graz; Elin A.G. Weiz; Siemens-Halske, Vienne.

Belgique - Progrès Industriel, Loth; Schreder, Ans-les-Liège; SEM, Gand; S.A. Ed. de St Hubert, Orp-le-Grand; EGEA, Bruxelles.

France - Sté Tudor, Paris; Sté TEM, Paris, Sté Fulmen, Paris; Alsthom, Belfort; Renault, Le Mans; Renault, Billancourt; Chausson, Asnières; A.O.I.P., Paris; Télémécanique, Nanterre; Turboméca, Bordes; Sté Marcel Dassault, Paris; Sté Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest, Rochefort.

Norvège - Ateliers des Chemins de fer de l'Etat, Oslo; Akers mek. verksted, Oslo.

Pays-Bas - Ateliers des Chemins de fer de l'Etat, Tilburg; Nederlandse Dok-en-Scheepsbouw, Amsterdam; De Schelde, Vlissingen; Stork and Co Hengel; Groeneveld Van der Poll en Co, Amsterdam; van Rietschoten en Houwens, Rotterdam; Wilton-Fijenoord, Schiedam; De Noord, Alblasserdam.

Royaume-Uni - General Engineering Co, Radcliffe; Frank Pearn Co Ltd, Manchester; Johnson-Philipps Ltd.; Derby Cable Co, Derby; Siemens Brothers; W. Watson & Son, Ltd., Barnet.

Suède - "A.G.A." Lindingö; International Harvester Co, Norrköping.

Suisse - Fabrique d'accumulateurs, Oerlikon; Bührle, Oerlikon; Maschinenfabrik; Oerlikon; Maschinenfabrik, Reiden; Brown Boveri, Baden; Maag, Zurich; Studer, Glockenthal; Lokomotivenfabrik, Winterthour; Escher-Wyss, Zurich; Câbleries, Cossonay; Câbleries, Cortaillod; Fritz Bührer, Hinwil; Bucher-Guyer, Niederweningen; Gfeller, Bümpliz; Saurer, Arbon; Hasler, Berne; Aebi Co, Burgdorf.

Tous les stagiaires se sont admirablement comportés. Partout, on s'est félicité de les avoir reçus; presque partout on les a accueillis avec une grande cordialité, on les a traités comme des amis, et l'on a fait le maximum pour que leur stage soit couronné d'un plein succès. Plusieurs entreprises d'accueil se sont spontanément offertes à en prendre d'autres "du même genre".

Evidemment, le B.I.T. ne saurait se contenter de ces seules indications, si satisfaisantes soient-elles, et il a veillé à ce que le bilan réel de l'expérience soit aussi favorable que possible - autrement dit à ce que l'industrie yougoslave bénéficie effectivement de l'aide qu'elle a sollicitée. Pour ce faire, il a insisté sur l'importance de la sélection des candidats au stage. Il a tenu à ce que ceux-ci non seulement soient des travailleurs capables, mais surtout à ce qu'ils soient déjà des agents de maîtrise, ou sur le point de le devenir; il faut que l'homme connaisse bien son métier et qu'il n'ait qu'à se perfectionner; il faut qu'il remplisse, ou soit à la veille de remplir, des fonctions de responsabilité afin qu'il soit en mesure de transmettre aux autres les connaissances nouvelles qu'il aura acquises grâce au stage. Il ne saurait y avoir d'assistance technique valable dans ce domaine sans que cette double condition soit remplie.

Pour tirer le profit maximum des stages, le B.I.T. a voué, en outre, un soin particulier au choix des entreprises d'accueil, avec lesquelles il est resté en contact très étroit, et il a suivi de très près chaque stagiaire individuellement. Les rapports entretenus avec les entreprises, soit par des visites, soit par correspondance, ainsi que le soin mis à contrôler les progrès des stagiaires ont joué un rôle déterminant. D'innombrables stagiaires ont fait savoir au B.I.T., soit en cours de stage, soit après leur retour dans leur pays, que cette attention et l'intérêt permanent que l'on avait porté à la situation de chacun d'eux ont été parmi les facteurs essentiels du succès du projet. Aucun stagiaire n'a jamais eu le sentiment d'être "perdu", ou d'être un "numéro". Tel était le but du B.I.T., qui s'est donné sans réserve à cette tâche. Il lui aurait été plus facile d'apporter simplement une contribution matérielle, mais il a délibérément préféré rendre service et ses efforts n'ont pas été vains; ce qui importe, c'est de payer de sa personne, et cela seul compte pour le bénéficiaire et gagne son affection mieux que toute autre action.

Il a toujours été entendu que, quelques mois après le retour des stagiaires, quand ils auraient pu faire davantage que de simplement réintégrer leur poste, les entreprises et

les stagiaires eux-mêmes feraient part au B.I.T. des résultats de leurs stages. Ces rapports sont parvenus en très grand nombre et le tableau d'ensemble qui s'en dégage est fort réjouissant. Dans leur grande majorité, les hommes ont, en effet, joué le rôle de guide que l'on espérait. Leur expérience et leurs connaissances professionnelles nouvelles, qui ne portaient souvent que sur les finesses du métier - mais combien ces finesses peuvent être importantes! - leur ont permis d'instruire leurs collègues et, de ce fait, de provoquer un accroissement de la production et une augmentation de la productivité, d'améliorer la qualité des produits, de réaliser des économies de temps, de matières premières et de main-d'oeuvre, de resserrer la discipline de travail, d'assurer plus systématiquement l'entretien du matériel et de rendre les travailleurs plus attentifs aux mesures de sécurité. Ce bilan, comme on le voit, est nettement positif, et les gains réalisés sont sans doute acquis à titre permanent et ils en amèneront d'autres. Les fonds qui ont été consacrés à cette grande oeuvre ont donc été bien utilisés. Outre ces résultats d'ordre purement professionnel, on peut se féliciter des progrès, moins spectaculaires, d'ordre moral et culturel. En effet, les stages ont constitué, pour ceux qui en ont bénéficié comme pour ceux qui les ont offerts une utile expérience psychologique et culturelle. Offrir ainsi aux individus la possibilité de se rencontrer et de se connaître, c'est agir en faveur de la paix et de la compréhension entre les nations. Les stagiaires en ont tous été vivement conscients et ils ont tenu à le dire, en des termes souvent émouvants. Enfin, l'accueil de stagiaires et l'envoi d'instructeurs ont souvent été à l'origine d'utiles relations commerciales.

Cette première réussite a incité le gouvernement yougoslave à demander au B.I.T. de poursuivre l'exécution du même programme en 1954; cette seconde phase portera uniquement sur la formation de stagiaires. Leur nombre s'élèvera au total à 130 environ, et comprendra une forte proportion de travailleurs des industries mécaniques. Les futurs stagiaires ont déjà tous été désignés; ils se préparent à cette grande expérience, et des démarches ont déjà été entreprises en vue de leur placement.

<u>Le projet turc</u>.

Parallèlement à la première phase du programme yougoslave, le B.I.T. a mis en oeuvre un programme de travailleurs-stagiaires au bénéfice de la Turquie. Il s'est agi d'un groupe de 11 ingénieurs et techniciens devant se préparer à assumer des fonctions de direction à la centrale hydroélectrique de Saryar

et à ses stations de transformation et de distribution. Le stage de ce groupe a été organisé et dirigé de la même façon que le programme yougoslave; il a duré six mois et a été divisé en deux phases distinctes.

La première de ces phases a duré près de 2 mois : après quelques jours d'orientation générale et technique, au cours desquels ils ont visité des usines et des centrales hydro-électriques de Genève et d'autres régions de la Suisse, les stagiaires, répartis en trois groupes, ont travaillé dans les trois fabriques chargées de produire l'équipement du barrage de Saryar. Le premier groupe a été placé à l'AEG, à Berlin, qui fournit les générateurs électriques, le second chez Oerlikon, et Brown-Bovery et Cie à Zurich et Baden, qui fabriquent les coupe-circuits et autres accessoires, et le troisième aux Etablissements Neyrpic de Grenoble qui livrent les turbines. Le stage avait pour objet l'étude détaillée de la fabrication et du montage de chaque type de matériel.

La deuxième phase se prolongea pendant environ 4 mois. Les stagiaires se réunirent en Suisse, et on les aida tout d'abord à dresser le bilan de ce qu'ils avaient vu et fait puis à déterminer quelles étaient les connaissances qu'ils devaient encore acquérir. Chacun d'eux fut ensuite placé dans une ou plusieurs centrales ou sous-stations hydroélectriques successivement pour en étudier le fonctionnement et tout ce qui s'y rapporte.

Avant leur départ enfin, les stagiaires passèrent quelques jours à Genève où ils firent à nouveau le point des connaissances acquises, tandis que le B.I.T. leur indiquait rapidement quelles méthodes ils devraient appliquer à leur retour en Turquie (comment faire part de leur savoir à d'autres; comment préparer, distribuer et surveiller le travail; quelles sont les responsabilités professionnelles et morales des chefs).

Comme les stagiaires sont rentrés en Turquie au printemps de cette année, ils n'ont pas encore pu, pas plus que leurs chefs, indiquer au B.I.T. quels sont les résultats du stage. Les conditions dans lesquelles les stagiaires ont pu parfaire leur formation, le zèle intelligent dont ils firent preuve, offrent indubitablement la garantie que les stagiaires en auront retiré des avantages appréciables.

Le projet israélien.

Mentionnons pour terminer que 30 travailleurs-stagiaires israéliens, dont 6 venaient des industries mécaniques, ont suivi, ou suivent actuellement, un stage dans les entreprises suédoises suivantes : Öresundsvarvet, Landskrona; Svärd och

Strand Mek. Verkstad, Örebro; Ericssons Kassaregister, Sundbyberg; Ljungmans Verkstäder, Malmö; Automobilpalatset, Stockholm.

Un certain nombre d'autres travailleurs ont déjà été acceptés comme stagiaires; ils se rendront au cours de l'été dans quelques fabriques suisses, notamment chez Sulzer, à Winterthour et Escher Wyss à Zurich. Il s'agit presque uniquement de contremaîtres, qui travaillent dans les usines israéliennes suivantes : "Hamalchim", Petach-Tiqua; The Jerusalem Shoe Corporation; "TAAS", Israel Electric Company, Tel-Aviv; "Kanaf" Engineering Works Ltd., Ramat Gan; Solel Boneh, Givath Rambam.